

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

05.10.2004

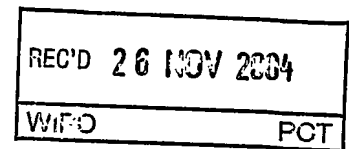
別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年10月 8日

出願番号
Application Number: 特願2003-349596
[ST. 10/C]: [JP 2003-349596]

出願人
Applicant(s): 本田技研工業株式会社



PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2004年11月11日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小川 洋

BEST AVAILABLE COPY

【書類名】 特許願
【整理番号】 H103235301
【提出日】 平成15年10月 8日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 B60R 01/00
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
 【氏名】 松本 善行
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
 【氏名】 植松 功
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
 【氏名】 阿部 正明
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
 【氏名】 丸山 一幸
【発明者】
 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
 【氏名】 堤 陽次郎
【特許出願人】
 【識別番号】 000005326
 【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100067356
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 下田 容一郎
【選任した代理人】
 【識別番号】 100094020
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 田宮 寛祉
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 004466
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9723773
 【包括委任状番号】 0011844

【書類名】特許請求の範囲**【請求項 1】**

車両後方の車室内側視界を映す車室内ミラー部と、
車両後方の車室外側視界を映す車室外ミラー部と、
前記車室内ミラー部と前記車室外ミラー部を各々のミラー面が平行になるように結合する結合手段と、
前記結合手段の途中に設けられ、車両外郭部の上部に回動自在に取り付けられた取付け手段と、
を有することを特徴とする統合ミラー。

【請求項 2】

前記車室内ミラー部と前記車室外ミラー部は各ミラー面に映る像が共通の仮想視点に基づいて結像されるように光学的に設計され、各ミラー面に映る像が連続性を有することを特徴とする請求項 1 記載の統合ミラー。

【請求項 3】

前記車室内ミラー部と前記車室外ミラー部は前記取付け手段を回動中心にして連動して動くことを特徴とする請求項 1 または 2 記載の統合ミラー。

【請求項 4】

前記車室内ミラー部を動かすことによってミラー位置を調整することを特徴とする請求項 3 記載の統合ミラー。

【請求項 5】

前記車両外郭部は左右のフロントピラーであることを特徴とする請求項 1 ～ 4 のいずれか 1 項に記載の統合ミラー。

【請求項 6】

前記車室内ミラー部と前記車室外ミラー部は着座した運転者の視線以上の高さに配置されることを特徴とする請求項 1 ～ 5 のいずれか 1 項に記載の統合ミラー。

【書類名】明細書

【発明の名称】統合ミラー

【技術分野】

【0001】

本発明は統合ミラーに関し、特に自動車等の車両の後方および後側方の視界を良好にする統合ミラーに関する。

【背景技術】

【0002】

従来、自動車の運転者が当該自動車の後方の状況を知ろうとする場合には、フロントウインドウの中央上部に配置されたルームミラーあるいは車体の左右側部に配置されたサイドミラー（ドアミラーまたはフェンダミラー）等の後方ミラーが利用される。ルームミラーは主に自動車の後方の視界の確認に用いられ、サイドミラー等は自動車の後側方の視界の確認に用いられる。従来の後方ミラーの配置では、構造上、死角の発生はやむをえず、当該死角の部分は運転者自身の目視による確認が必要であった。

【0003】

そこで、従来では、運転時の後側方の視界を拡大して死角領域を減少させるという目的で、ルームミラーに後付けで付設されるいわゆるワイドミラーと呼ばれるミラー器具が提案されていた。このワイドミラーによれば、自動車の後方に加えて側方の一部を含む広い視界を同時に得ることができる。

【0004】

後方ミラーで得られる視界を拡大する技術は例えば特許文献1に開示されている。特許文献1によるドアミラーは、車室内側に位置するサブミラーを付設し、ドアミラーとサブミラーとを組み合わせる視界を広く大きくするように構成している。

【0005】

上記の従来の後方ミラーでは、次のような問題が提起されていた。

【0006】

第1に、前方の死角の増加の問題である。ルームミラーに付設されるワイドミラーは、通常、ルームミラーよりも大きいため、前方の視界に関して死角が増加する。特許文献1によるドアミラーとサブミラーの組合せでは、前方路面の確認で重要な目の高さより低くかつフロントピラーとドアミラーで挟まれるガラス領域がサブミラーで隠されるという問題があった。

【0007】

第2に、後方視界の調整が面倒であるという問題である。自動車に搭乗する運転者の座席位置や運転席位置等を変更する場合、運転者は良好な視界を確保するために、ルームミラーや左右のサイドミラー等を調節することが必要となり、この調節は3回行われる。さらに、上記の特許文献1に開示されるドアミラーによれば、上記の3回の調節に加えて、車室内の左右のサブミラーの角度調節を考慮することが必要となる。

【0008】

第3に、自動車の後方や後側方の確認の回数が多くなるという問題である。交差点での右折・左折時には一般的な交通状況では運転者はその視線を少なくとも2回移動させ、ルームミラーと左右のいずれかのサイドミラーを確認する必要があった。運転者の視線移動では、例えば、ルームミラーに対する左上方向、あるいは右ドアミラーに対する右下方向のごとく、左右移動と上下移動の大きな動きが含まれていた。交差点など、特にドライバが周囲の状況を詳細に把握する必要があるときには、不必要な視線移動をなるべく低減させたいという要求がある。

【0009】

第4に、各後方ミラーに移った映像を運転者の認知能力で統合しなければならないという問題である。従来の後方ミラーの利用では、運転者が後側方の状況を認知するためにそのイメージを頭の中で構成する際、例えば、まずルームミラーで得た後方映像を記憶し、その後でサイドミラーによる側方映像を見ながらこれを統合するという認知作業を行って

いた。従来ではルームミラーとサイドミラーの設置位置が大きく離れているので、各ミラーの映像に基づいて空間認知を行うという作業は負担の大きいものであった。

【特許文献 1】実用新案登録第 3 0 1 7 7 7 6 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0 0 1 0】

本発明の課題は、上記の第 1 から第 4 の問題を解決するものであり、前方の死角の増加を防止しつつ、複数の後方ミラーの各々の調節負担を軽減し、複数の後方ミラーの各々に対する視線移動の負担を軽減し、さらに複数の後方ミラーの各々の映像を頭の中で統合する認知作業の負担を軽減することにより、自動車を運転する運転者にとっての後方状況の確認作業を軽減しようとするものである。

【0 0 1 1】

本発明の目的は、上記の課題を達成し、自動車を運転する運転者が走路変更等で当該自動車の後方または後側方の車両状況の確認作業を行う時、視線の動きや後方映像の認知において、従来車以上に軽い負担で確認作業を行うことができる自動車用の統合ミラーを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0 0 1 2】

本発明に係る統合ミラーは、上記目的を達成するために次のように構成される。

【0 0 1 3】

第 1 の統合ミラー（請求項 1 に対応）は、車両後方の車室内側視界を映す車室内ミラー部と、車両後方の車室外側視界を映す車室外ミラー部と、車室内ミラー部と車室外ミラー部を各々のミラー面が平行になるように結合する結合部材と、結合部材の途中に設けられ、車両外郭部の上部に回動自在に取り付けられた取付け部材と、から構成される。

【0 0 1 4】

上記の統合ミラーでは、車室外ミラー部と車室内ミラー部とを近接して配置し、各ミラー面が平行な位置関係を有するように、かつ結合部材で結合して一体的に構成し、さらにフロントピラー等に可動する状態を取り付けている。車両の後方視界に関しては、車室内ミラー部で車室内を含む車両後方の視界を得、車室外ミラー部で車両の後側方の視界を得る。車室内ミラー部で得られる後方像と車室外ミラー部で得られる後方像は、違和感のない一体的なかつ連続する像として作られる。

【0 0 1 5】

第 2 の統合ミラー（請求項 2 に対応）は、上記の構成において、好ましくは、車室内ミラー部と車室外ミラー部は各ミラー面に映る像が共通の仮想視点に基づいて結像されるように光学的に設計され、各ミラー面に映る像が連続性を有することで特徴づけられる。この構成によれば、車室内ミラー部と車室外ミラー部の各ミラー面は、光学的に仮想視点を基準に設計されるため、それぞれのミラー面に映る後方像を連続的および一体的な像として認識することが可能となる。

【0 0 1 6】

第 3 の統合ミラー（請求項 3 に対応）は、上記の各構成において、好ましくは、車室内ミラー部と車室外ミラー部は取付け手段を回動中心にして連動して動くことで特徴づけられる。この構成によって、統合ミラーの視界調整では、車室内ミラー部を把持して調整を行えば、車室外ミラー部の視界調整も同時に行うことができ、調整の回数を低減し、調整負担を軽減する。

【0 0 1 7】

第 4 の統合ミラー（請求項 4 に対応）は、上記の各構成において、好ましくは、車室内ミラー部を動かすことによってミラー位置を調整することを特徴とする。この構成によってミラーに映る後方像の調整作業の負担が軽減される。

【0 0 1 8】

第 5 の統合ミラー（請求項 5 に対応）は、上記の各構成において、好ましくは、車両外

郭部は左右のフロントピラーであることを特徴とする。この構成によって、簡単な構造で統合ミラーを装備することができる。

【0019】

第6の統合ミラー（請求項6に対応）は、上記の各構成において、好ましくは、車室内ミラー部と車室外ミラー部は着座した運転者の視線以上の高さに配置されることを特徴とする。この構成によって、車両前方の視界において死角を作ることなく、良好な前方視界を得ることが可能となる。

【発明の効果】

【0020】

本発明によれば、自動車等においてフロントピラー等の上端等に車室内ミラー部と車室外ミラー部が一体的になった統合ミラーを可動自在に設けるようにしたため、フロントウィンドウおよびその周辺の前方の死角の増加を防止しつつ、後方を見るためのミラーの調節負担を軽減し、後方ミラーに対する視線移動の負担を軽減し、さらに複数の後方ミラーで得られる各映像を頭の中で統合する認知作業の負担を軽減することができ、これにより自動車を運転する運転者にとっての後方状況の確認負担を軽減することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0021】

以下に、本発明の好適な実施形態（実施例）を添付図面に基づいて説明する。

【0022】

図1に、本発明に係る統合ミラーを備える乗用自動車の斜視図を示す。自動車11は、車室部12を形成する車両外郭部（ボディー部）を備える。車室部12では、フロントウィンドウ13の側縁と前側ドア14のドアウィンドウ14aの前縁との間にフロントピラー15が設けられている。フロントピラー15はフロントウィンドウ13の左右の両側に設けられる。通常、フロントピラー15は、上端が車体後方に傾斜した形状を有している。本発明に係る統合ミラー16は、好ましくは左右のフロントピラー15のそれぞれの上端部に設けられる。統合ミラー16は、車室部12の外側に位置する車室外ミラー部17と、車室部12の内側に位置する車室内ミラー部18とを有している。

【0023】

図2は車室部12の車室内側から見たフロントウィンドウ13およびその周辺部を示し、図3はフロントウィンドウ13の周辺部の概略的な平面図を示し、図4は車室内側から見たフロントピラー15における統合ミラー16の取付け状態を示している。

【0024】

図2で、フロントウィンドウ13には、左右のフロントピラー15によって両側縁部を支持されたフロントガラス13aが取り付けられている。左右のフロントピラー15の上端に統合ミラー16が設けられている。左右の統合ミラー16のそれぞれは車室外ミラー部17と車室内ミラー部18を有している。運転者19は、自動車11の運転中、後方を状況を確認するときには、左右の統合ミラー16の2つのミラー部17、18を見る。

【0025】

図3および図4において、フロントピラー15の上端に形成された横方向の貫通孔部分に、統合ミラー16の結合部材21を挿通させ、結合部材21の中間にある球状の取付け部材22をフロントピラー15内において回動自在に取り付けることにより、統合ミラー16が取り付けられている。結合部材21は、車室外ミラー部17と車室内ミラー部18を結合する部材である。フロントピラー15の貫通孔は比較的に大きめに形成され、その内側および外側の開口部にはゴムパッキン23が設けられている。貫通孔を挿通させて配置された結合部材21は、運転者19が車室内ミラー部18を手で操作することにより取付け部材22を中心として回動させる時、その動きに応じてミラーの向きを変えることができる。これにより良好な後方視界を得るべく統合ミラー16の全体姿勢を変化させることができる。図4に示すごとくフロントピラー15における統合ミラー16の取付け位置は運転者19の視線（目線）の高さ位置24よりも高い位置に位置するように設定されている。なお、ゴムパッキン23は、ミラー部17、18の必要な角度調整を許容しつ

つ、車室内外の密閉性をも成立させるためのものとして設けられており、この目的を達成するためにプラスチックや金属など他のものでフロントピラー 15 の貫通孔を覆ってもよい。

【0026】

図 5～図 8 を参照して本発明に係る統合ミラーの基本的実施形態を説明する。図 5 は統合ミラー 16 の拡大正面図を示し、図 6 は統合ミラー 16 の拡大平面図を示し、図 7 はフロントピラー 15 に設けられた統合ミラー 16 の拡大取付け図を示し、図 8 は取付け部材 22 の構造図を示す。なお実際にはフロントピラー 15 の外観や内部構造は複雑になっているが、本発明の理解を容易にするため、図 2～図 7 のように簡略して図示している。

【0027】

統合ミラー 16 は、車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 とから成り、2つのミラー部 17, 18 はその背面部で結合部材 21 を用いて結合されている。この実施形態では、車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 は同形である。ただし、ミラーの形状やサイズは任意である。結合部材 21 は、所要の剛性を有する樹脂や金属等の部材で作られ、かつその中央部に球体形状の取付け部材 22 を有している。取付け部材 22 は、図 7 および図 8 に示されるごとく、フロントピラー 15 の内部に設けられた自在継手構造 25 によって回動自在に支持されている。

【0028】

図 6 および図 7 で明らかなように、本実施形態では、車室外ミラー部 17 のミラー面と車室内ミラー部 18 のミラー面とは同一の平面（鏡面：線 26）に含まれる関係となっている。本発明では、車室外ミラー部 17 のミラー面と車室内ミラー部 18 のミラー面は、必ずしも同一面である必要はなく、少なくとも平行な関係に保たれていればよい。

【0029】

上記の構成を有する統合ミラー 16 では、後方視界を調整するとき、例えば運転者 19 が車室内ミラー部 18 を把持し、車室内ミラー部 18 のミラー面に映る後方像を見ながらそれが最適になるように動かすと、車室外ミラー部 17 も同時に動いてそのミラー面に映る後方像も同時に調整される。

【0030】

図 7 において、矢印 27 は反時計回りの回動を示し、矢印 28 は時計回りの回動を示している。なお取付け部材 27 は、1 軸（x 軸）周りの回動に限られず、他の軸（y 軸、z 軸）の周りにも回動自在に設けられている。

【0031】

図 9 を参照して統合ミラー 16 で見ることでできる後方視界を光学的に説明する。ここで、ミラー部 17, 18 のサイズ、取付け位置、角度等は、自動車 11 の全長、全幅、車室部 1212 のサイズ、フロントピラー 15 と運転者席（ドライバシート）との位置関係、統合ミラー 16 で得られるようにしたい後方視野角 32, 33、ミラー部 17, 18 の反射特性などの様々なパラメータを考慮して、運転者周囲の視野獲得（前方視野も含む）が最適になるように決定される。この際、仮想視点 31 という仮想的な位置概念が用いられる。

【0032】

仮想視点 31 は、例えば、図 9 に示す線 26 を挟んで、運転席位置を利用して決定される運転者 19（標準的な体格）の眼の位置と線対称の位置であって、かつフロントピラー 15 の前方に設定される。図 9 に示すように、仮想視点 31 とミラー部 17, 18 の端部を結ぶ線で決定される視野角 32, 33 が、運転者 19 から得られる後方および後側方の視野角である。従って、自動車 11 のサイズ等に応じて必要な視野角 32, 33 を決定し、この視野角 32, 33 が得られるように、ミラー部 17, 18 の横幅を決定することができる。なお、上記視野角 32 は外側視界に対応し、上記視野角 33 は室内側視界に対応している。

【0033】

既述のごとく統合ミラー 16 は回動自在に設けられているので、運転者 19 の体格の違

いや好みに応じて後方視野角 32, 33 を適宜に調整することも可能である。

【0034】

以上のように、本発明では、統合ミラー 16 の車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 の各ミラー面によって自動車 11 の後方視界を同時に見渡すことが可能となる。このとき、仮想視点 31 の高さ位置は車室部 12 のルーフの位置としている。車室外ミラー部 17 によって外側視界（後側方の視界）32 を見ることができ、車室内ミラー部 18 によって室内側視界 33 を見るができる。外側視界 32 は従来のドアミラー等で見られる角度範囲と同程度であり、室内側視界 33 は後部ウィンドウの助手席側縁部が納まる角度範囲である。

【0035】

上記の仮想視点 31 は、フロントピラー 15、中間ピラー 34、およびリアピラー 35 の前方にあるので、これらのピラー 15, 34, 35 で作られる死角 36 は最小限に抑えられる。また統合ミラー 16 をフロントピラー 15 の上端部に設けることで、ミラー部 18 による前方視界の減少および運転者 19 の頭部による後方視界の減少を防止することができる。さらに好ましくは、統合ミラー 16 はフロントピラー 15 の上端部であって、かつ、運転者 19 の頭頂よりも高い位置に設けるとよい。

【0036】

上記のごとく、本実施形態に係る統合ミラー 16 における車室外ミラー部 17 および車室内ミラー部 18 の各ミラー面の光学的な設計では、各ミラー面に映る後方像が共通の仮想視点を有するように設計が行われる。

【0037】

左側（助手席側）の統合ミラー 16 の後方視界については、自動車 11 の車体の左側の前方位置に同様に仮想視点を設定することに基づいて、右側の統合ミラー 16 の後方視界とはほぼ線対称の関係にて設定される。

【0038】

図 10 の (A), (B) において、自動車 11 の車体に関する車幅範囲 41、運転者 19 の眼に関する位置を表す線 42、フロントピラー 15 等の車両中心線側に近い線 43、および車高範囲 44 に関して、領域 45 が右仮想視点 31 が設定され得る範囲であり、領域 46 が左仮想視点が設定され得る範囲であり、47 が左右の仮想視点の高さ方向において設定され得る範囲である。

【0039】

上記実施形態では、左右の統合ミラー 16 をフロントピラー 15 の上端部に設けた構成としたが、取付け箇所はこれに限定されない。その他、フロントガラス、サイドガラス（ドアガラス）、ルーフ部分、サンルーフ部分などの、車室部 12 またはその周辺の車両外郭部に設けることができる。

【0040】

また統合ミラー 16 の車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 の各ミラー面は、平面ミラーの使用が前提であるが、これには限定されない。例えば水平方向に突出した凸面ミラー面を用いることも可能である。この場合には、平面ミラーと同じ視野角度を維持しながら、ミラー部の大きさを小さくすることができる。さらに垂直方向に突出した凸面ミラー面を用いることも可能である。この場合には、垂直方向の視野角度を拡大して、ミラー直下の地面まで視界を拡大することができる。

【0041】

上記の実施形態によれば、統合ミラー 16 の全体を運転者 19 の眼の高さ位置よりも高くしたため、運転者 19 にとって前方の走行路面に対して死角がなくなり、前方の視界を大きくすることができる。車室内ミラー部 18 を調整すると、車室外ミラー部 17 も連動して動き、実質的に左右の車室内ミラー部 18 を 2 回調節するだけで簡単に全体を調整することができる。

【0042】

さらに、左右の統合ミラー 16 の車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 は、車室 1

2 A の内外の位置で近接して配置されており、統合ミラー 16 を見た時、2 つのミラー部 17, 18 に映る後方像を、記憶に頼ることなく、即座に結合・合成することができ、空間認知の負担を軽減することができる。運転者 19 にとって、車室外ミラー部 17 と車室内ミラー部 18 のそれぞれに映る後方像は連続的に認識でき、車室内外のミラー像を違和感なくイメージ的に結合することができる。さらに仮想視点 31 という概念を導入することにより統合ミラー 16 のサイズや取付け位置の設定が容易になる。

【0043】

次に図 11～図 13 に本発明に係る統合ミラーの他の実施形態を示す。図 11 に示した統合ミラー 16 は、同形の車室外ミラー部 51 と車室内ミラー部 52 であってその高さ位置を異ならせたものである。また各ミラー部 51, 52 のミラー面が平行に保たれた状態で前後方向に位置をずらすことも可能である。図 12 に示した統合ミラー 16 は、車室内ミラー部 62 に対して車室外ミラー部 61 の形状を異なるものとして形成している。このように車室内外の各ミラー部の形状は任意に定めることができる。図 13 の (A) に示した統合ミラー 16 では、車室外ミラー部 71 を結合部材 21 と回転継手 72 で結合している。この構成によれば、図 13 の (B) に示すごとく、車庫入れ時や障害物との接触時に後方に倒れるようにすることができる。車室外ミラー部 71 の後方への倒れ等はモータで自動的に行うように構成することもできる。図 8 に示した取付け部材 22 がフロントピラー 16 に沿って上下にスライドする構成にすれば、運転者 19 に応じてより良好な視野を得るようにできる。また統合ミラー 16 の制御は、周知のドアミラーの駆動機構と同様に電動で行うようにしてもよい。

【0044】

以上の実施形態で説明された構成、形状、大きさおよび配置関係については本発明が理解・実施できる程度に示したものであり、本発明は、説明された実施形態に限定されるものではなく、特許請求の範囲に示される技術的思想の範囲を逸脱しない限り様々な形態に変更することができる。

【産業上の利用可能性】

【0045】

本発明は、自動車の運転中、運転者等が自動車の後方または後側方の状況を得る時に利用される。

【図面の簡単な説明】

【0046】

【図 1】本発明に係る統合ミラーを備えた乗用自動車を前側斜め上方から見た斜視図である。

【図 2】図 1 に示した自動車の車室内から前方を見たフロントウィンドウの周辺部の本発明に係る統合ミラーの配置例を概略的に示す図である。

【図 3】本発明に係る統合ミラーを左右のフロントピラーに取り付けた状態を概略的に示す平面図である。

【図 4】運転席から見て右側のフロントピラーにおける統合ミラーの取付け状態を示す図である。

【図 5】本発明に係る統合ミラーの代表的実施形態を示す正面図である。

【図 6】図 5 に示した統合ミラーの平面図である。

【図 7】図 6 に示した統合ミラーとフロントピラーとの取付け関係を示した一部断面平面図である。

【図 8】実施形態に係る統合ミラーの自在継手部とフロントピラーとの連結関係を示す水平断面図である。

【図 9】本実施形態に係る統合ミラーによって見ることのできる後方視界を光学的に説明する図である。

【図 10】仮想視点の存在可能範囲を示す説明図である。

【図 11】本発明に係る統合ミラーの他の実施形態を示す正面図である。

【図 12】本発明に係る統合ミラーの他の実施形態を示す正面図である。

【図 1 3】本発明に係る統合ミラーの他の実施形態を示す、(A)は通常状態、(B)は車室外ミラー部が後方へ倒れた状態を示す平面図である。

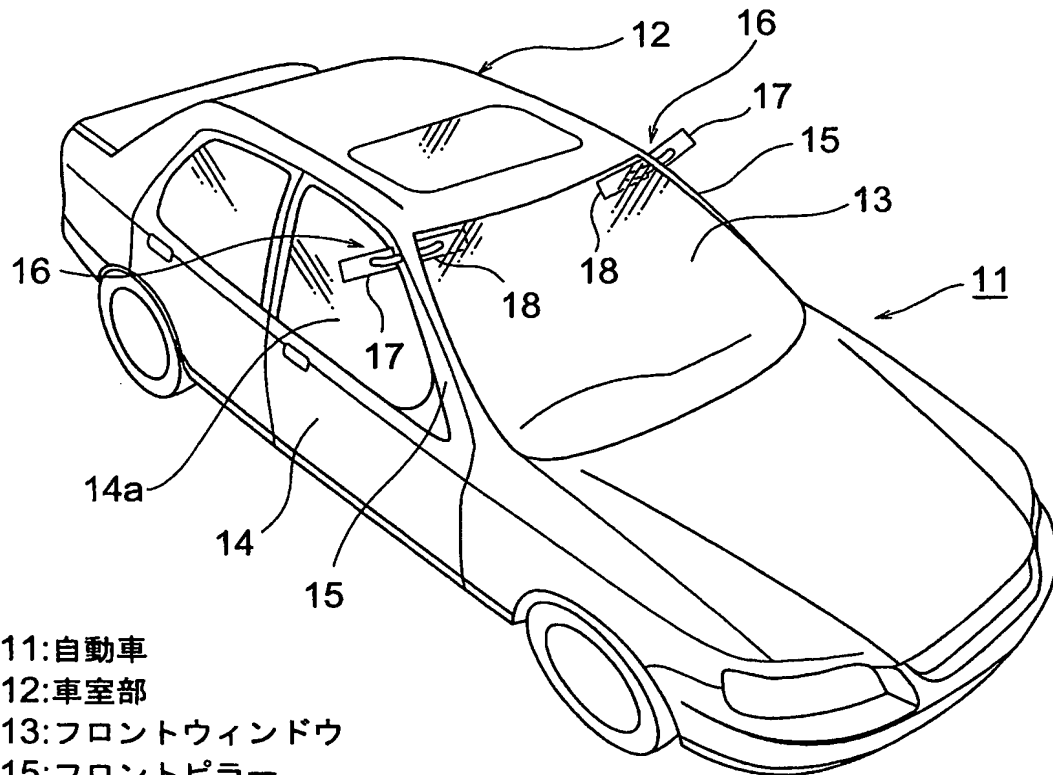
【符号の説明】

【 0 0 4 7 】

- | | |
|-------|-----------|
| 1 1 | 自動車 |
| 1 2 | 車室部 |
| 1 2 A | 車室 |
| 1 3 | フロントウィンドウ |
| 1 4 | ドア |
| 1 5 | フロントピラー |
| 1 6 | 統合ミラー |
| 1 7 | 車室外ミラー部 |
| 1 8 | 車室内ミラー部 |
| 1 9 | 運転者 |
| 2 1 | 結合部材 |
| 2 2 | 取付け部材 |
| 2 3 | ゴムパッキン |
| 3 1 | 右仮想視点 |
| 3 2 | 外側視界 |
| 3 3 | 室内側視界 |

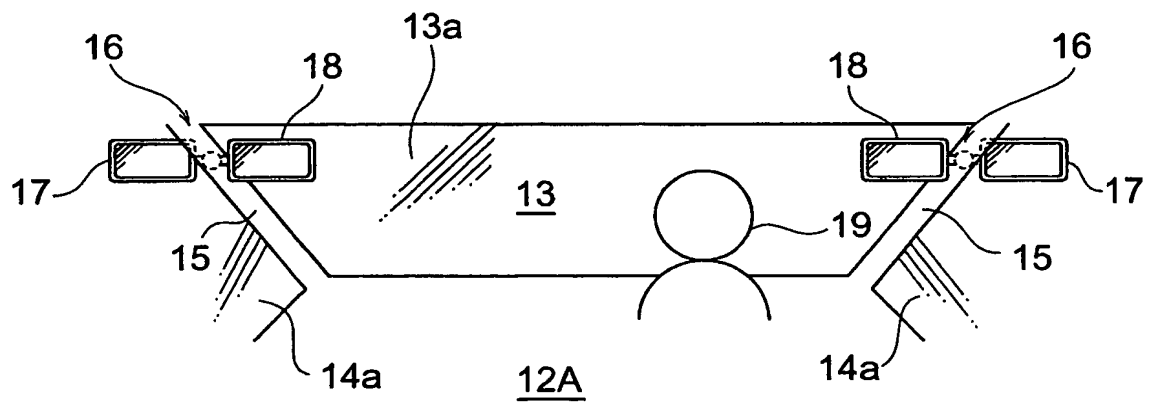
【書類名】 図面

【図 1】



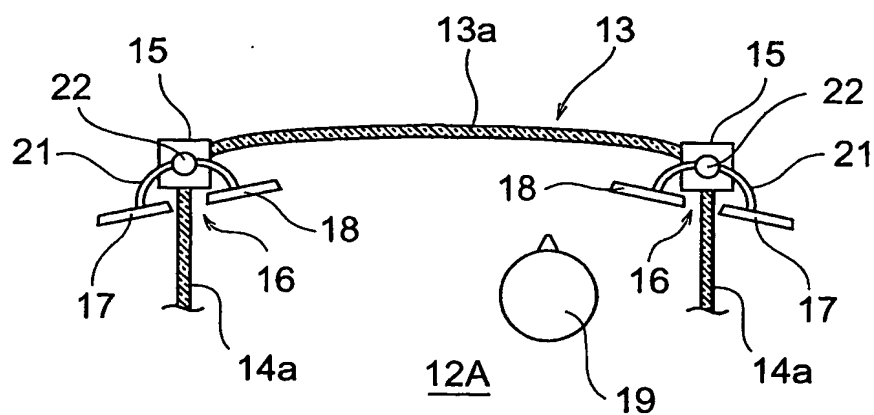
11:自動車
12:車室部
13:フロントウィンドウ
15:フロントピラー
16:統合後方ミラー

【図 2】



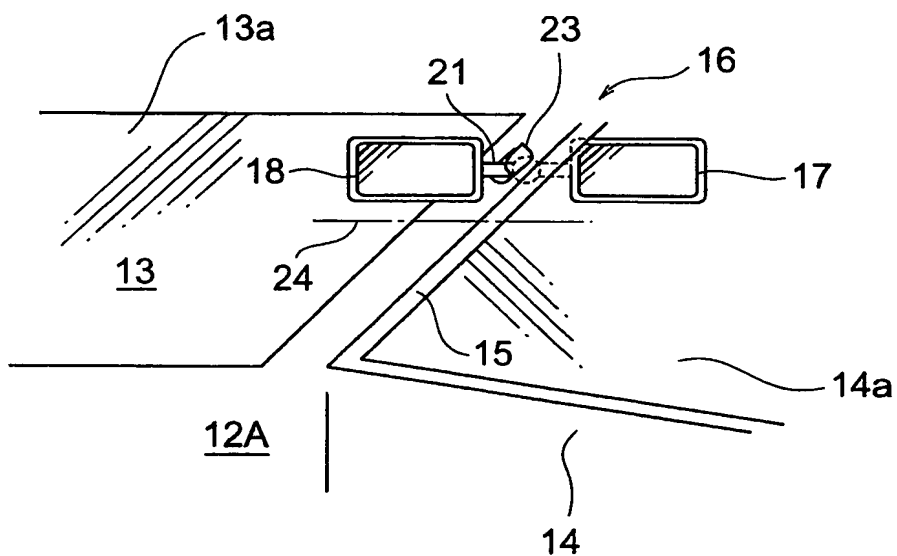
17:車室外ミラ一部
18:車室内ミラ一部
19:運転者

【図 3】



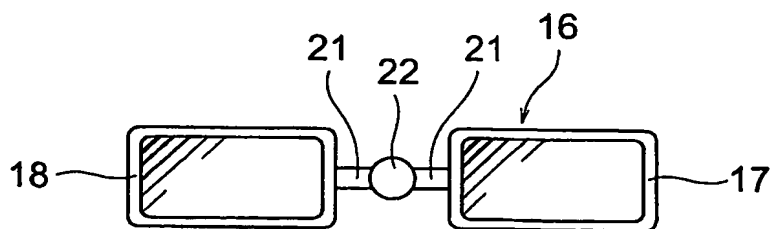
21:結合部材
22:取付け部材

【図 4】

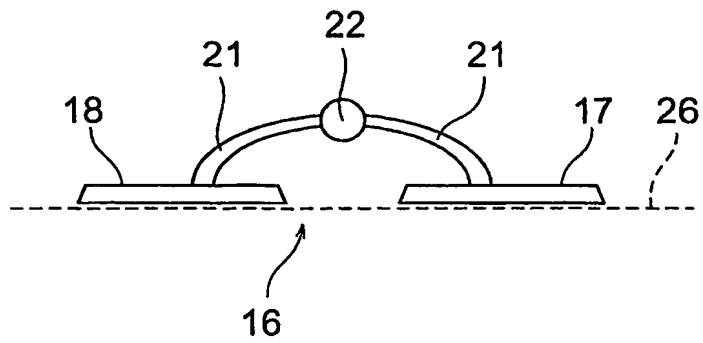


23:ゴムパッキン

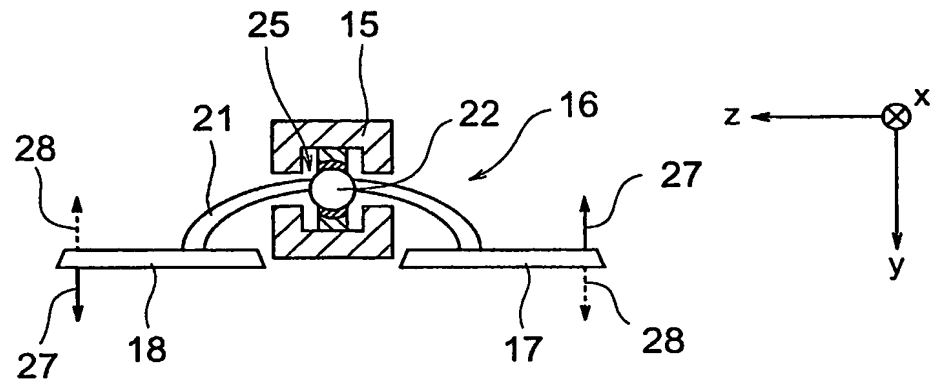
【図 5】



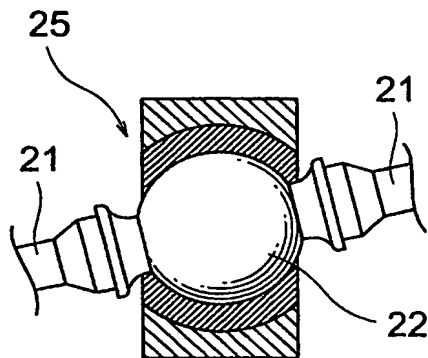
【図 6】



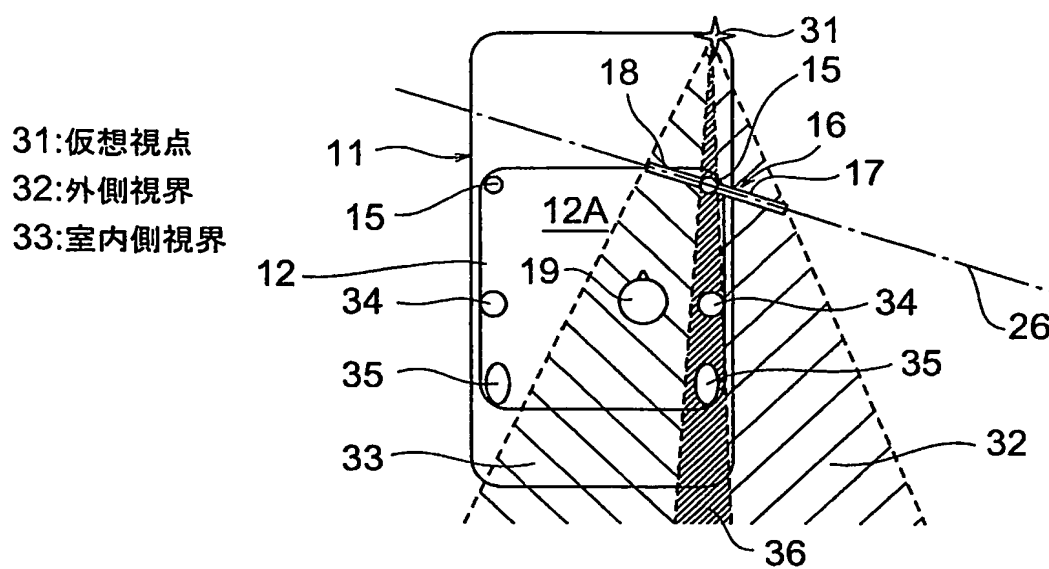
【図 7】



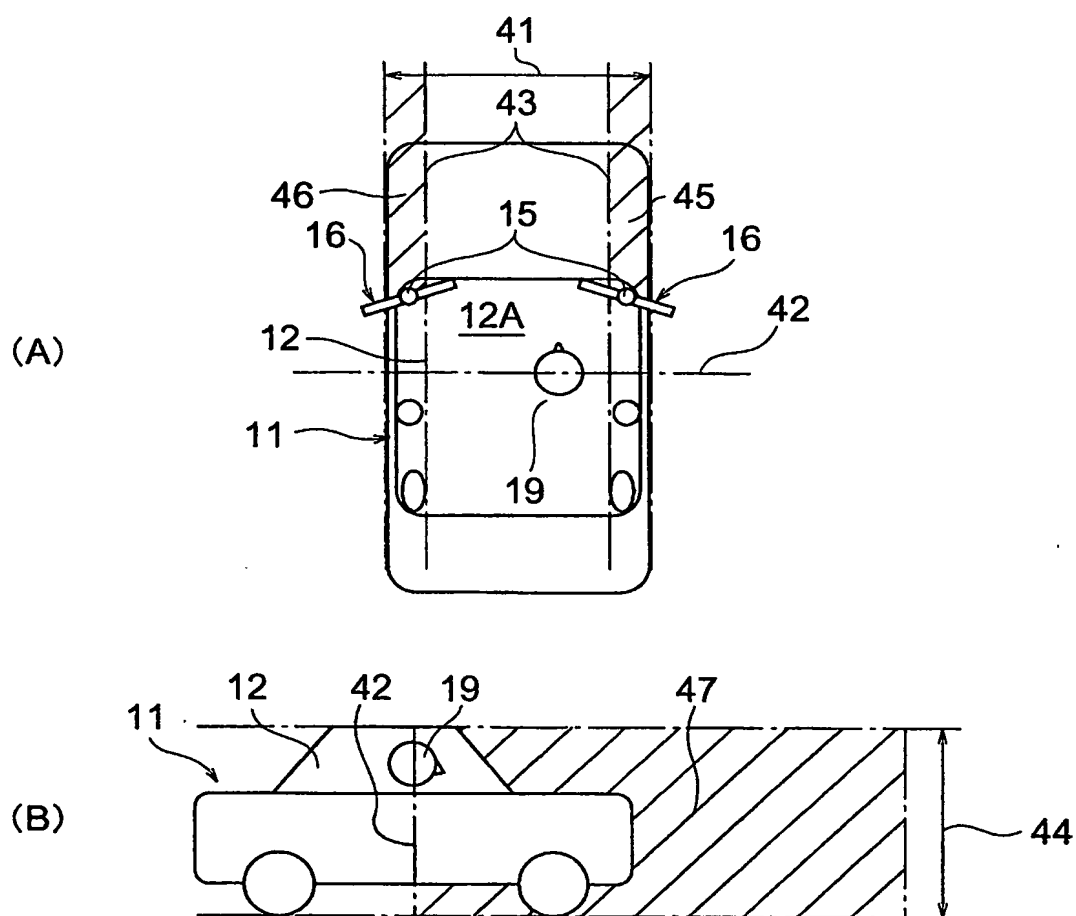
【図 8】



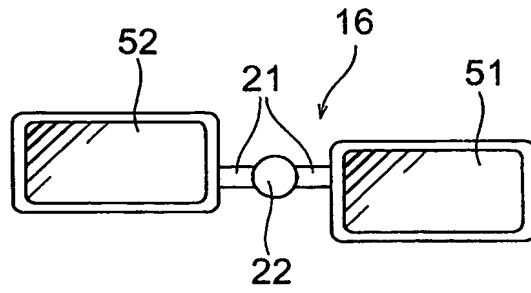
【図 9】



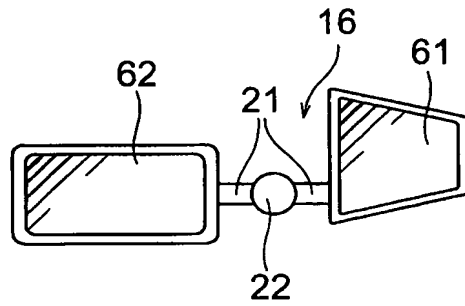
【図 10】



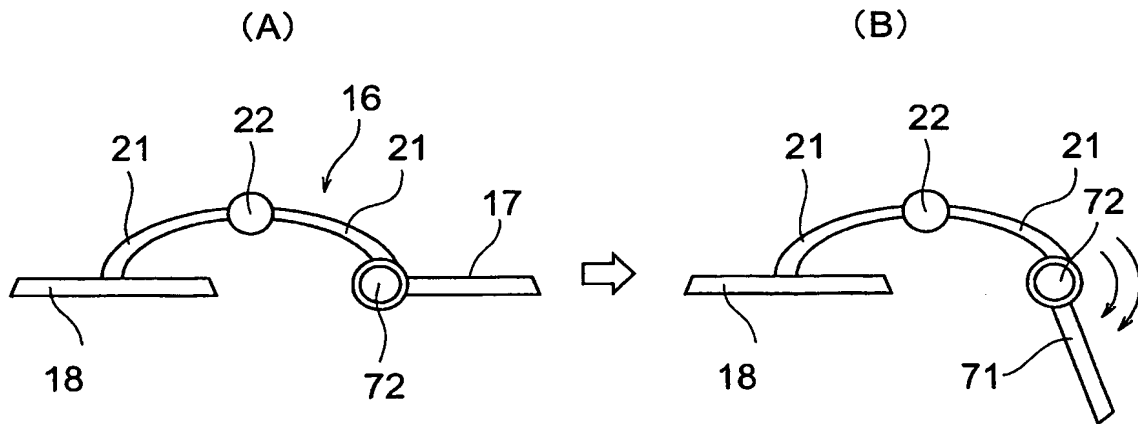
【図 1 1】



【図 1 2】



【図 1 3】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 自動車を運転する運転者が走路変更等で自動車の後方・後側方の車両状況の確認作業を行う時、視線の動きや後方映像の認知において軽い負担で確認作業を行うことができる自動車用の統合ミラーを提供する。

【解決手段】 この統合ミラー 1 6 は、車両後方の車室内側視界を映す車室内ミラー部 1 8 と、車両後方の車室外側視界を映す車室外ミラー部 1 7 と、車室内ミラー部と車室外ミラー部を各々のミラー面が平行になるように結合する結合部材 2 1 と、結合部材の途中に設けられ、フロントピラー 1 5 等の上端に回動自在に取り付けられた取付け部材 2 2 と、から構成されている。

【選択図】 図 4

特願 2 0 0 3 - 3 4 9 5 9 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日 1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由] 新規登録

住 所 東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名 本田技研工業株式会社

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☐ BLACK BORDERS

☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

☒ FADED TEXT OR DRAWING

☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

☐ SKEWED/SLANTED IMAGES

☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

☐ GRAY SCALE DOCUMENTS

☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.